



# Les routes, un vecteur de découvertes paysagères régionales

Sebastien Nageleisen

## ► To cite this version:

Sebastien Nageleisen. Les routes, un vecteur de découvertes paysagères régionales. Images de Franche-Comté, 2005, 31, pp.2-5. hal-00991070

**HAL Id: hal-00991070**

**<https://hal.science/hal-00991070>**

Submitted on 14 May 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Les routes, un vecteur de découvertes paysagères régionales

Sébastien Nageleisen, ThéMA, CNRS-UMR 6049, Université de Franche-Comté

Depuis près de dix ans, le paysage fait partie intégrante des politiques d'aménagement du territoire. Que ce soit au travers de la gestion du patrimoine, de la mise en valeur de lieux touristiques ou encore de la réhabilitation de zones urbaines, les aménagements sont élaborés en fonction du paysage dans lequel ils s'insèrent. En retour, ils impriment durablement leur trace dans un espace donné à voir. Parallèlement, coexistent des mutations paysagères moins ponctuelles, qui s'inscrivent dans un temps long et sur de larges espaces. D'une autre nature que les premières, elles semblent moins contrôlables : fermeture des paysages suite aux restructurations agricoles, extension galopante du péri-urbain, développement des réseaux... Car ce sont nos activités, nos déplacements, nos loisirs, en somme notre pratique du territoire qui changent et en conséquence façonnent l'espace. Le paysage peut alors être perçu comme une signature culturelle.

Aujourd'hui, en Franche-Comté comme ailleurs, on se déplace plus. Pas forcément en termes de temps mais les kilomètres parcourus sont plus nom-

breux (de 17,6 km par personne et par jour en 1982 à 22,9 km en 1994, selon l'INSEE, 1995). Les infrastructures de transports évoluent pour améliorer la fluidité du trafic, l'accessibilité ou la sécurité. Ces changements pourraient bien être l'une des nouvelles dynamiques paysagères importantes pour les temps à venir.

### La route, un espace déjà paysagé...

Le paysage fait l'objet d'une attention particulière dans les projets routiers (politique du 1% paysage et développement, architectes paysagistes conseils...). Aussi, la requalification des itinéraires est-elle souvent l'occasion d'intégrer de nouveaux objectifs d'ordre esthétique ou relatifs à la lisibilité des lieux. En général, l'aménagement consiste en un simple traitement des abords routiers, telles que la végétalisation des accotements, l'insertion d'une œuvre d'art (statue « Alliance » sur la RN57 au niveau d'Étalans), ou encore la mise en scène des lieux (encadrement de vue...). Les ronds-points, de plus en plus nombreux, sont parfois traités de manière à ce qu'ils autorisent des perspectives esthétiques.

Par exemple, à Mathay, des colonnes romaines rappelant l'amphithéâtre de Mandeure sont ainsi mises en évidence. Ce haut-lieu est pourtant visible à quelques kilomètres.

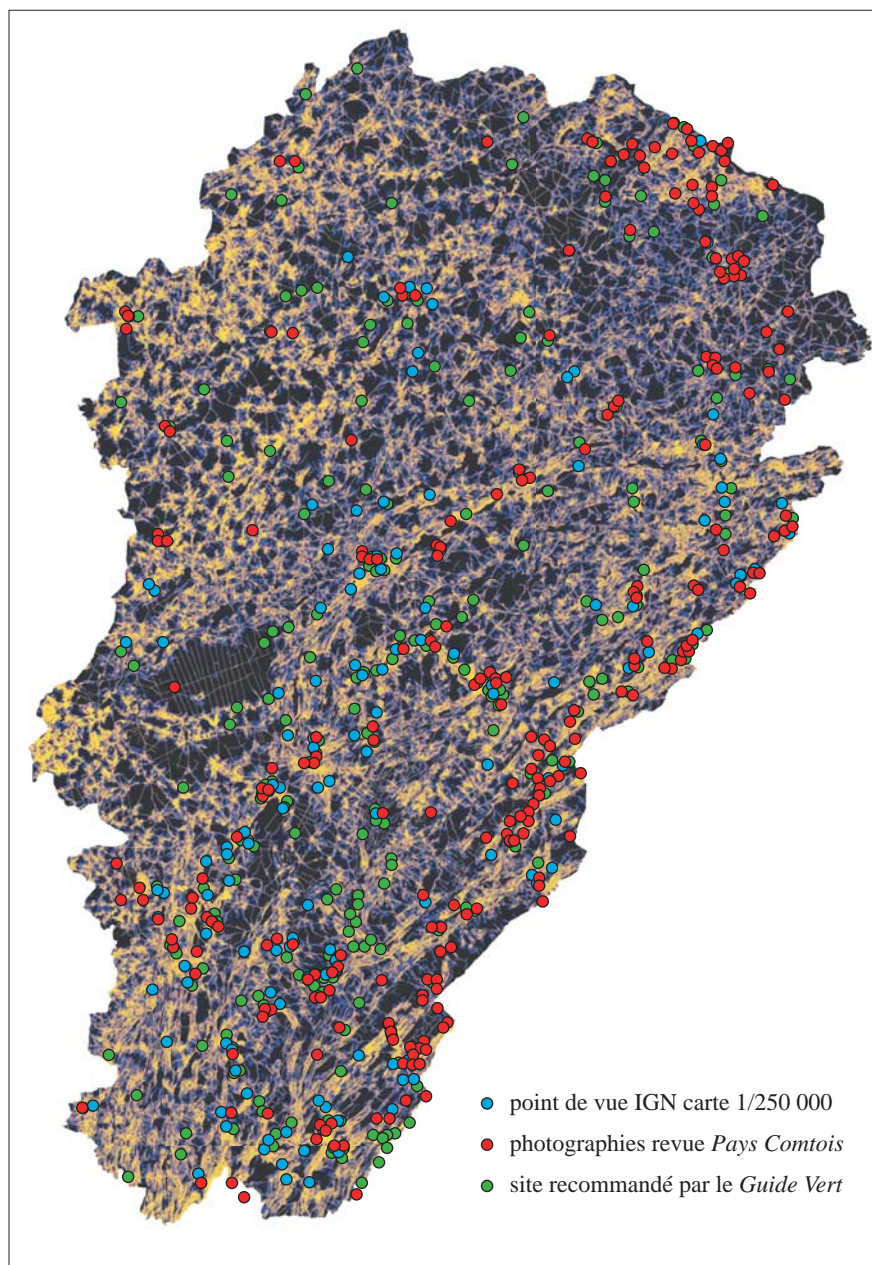
Les entrées de village ou d'agglomération sont soulignées, dans la mesure du possible. Les infrastructures routières n'échappent pas à cette tendance en ayant souvent fait l'objet d'actions innovantes : ensemencement des talus par projection/collage, retour à un aspect naturel des talus rocheux par des traitements visant à un vieillissement prématuré de la roche. Il est commun, autres exemples, de souligner un croisement peu visible par la mise en place adéquate de plantations, ou de créer des rythmes avec des arbres d'alignement permettant d'obtenir un effet de vitesse et donc d'espérer faire ralentir les conducteurs. Ces travaux ont prioritairement comme objectifs de conjuguer une meilleure intégration de l'aménagement dans son contexte et d'améliorer la sécurité des automobilistes.

Au-delà du traitement des abords directs dont il vient d'être question, les études préalables aux aménagements



*Au fil de la route... (Arçon D 437, Belleherbe D 32 et Morteau D 437)*

*Fig. 1 - Espaces plus ou moins visibles depuis les routes*



portent également sur l'intégration des infrastructures dans le paysage, notamment par la recherche des meilleurs fuseaux. Il s'agit d'évaluer plusieurs itinéraires en fonction de critères techniques, budgétaires, environnementaux, paysagers ou sociaux. L'itinéraire retenu est celui qui permet d'obtenir le meilleur compromis compte tenu de

toutes ces contraintes. Par endroits la route se fera discrète, à d'autres il s'agira de la mettre en valeur. Aujourd'hui, l'idée qu'une route puisse elle-même constituer un élément paysager important et intégré semble bien comprise à la fois par les aménageurs et les utilisateurs. La route est aussi un axe privilégié de développement, ce

qui implique des modifications paysagères au-delà même de l'emprise routière. Elle est donc loin d'être un ruban isolé de son environnement et sa nature linéaire pourrait même être perçue comme un vecteur privilégié permettant de favoriser des aménagements cohérents dépassant les morcellements souvent inhérents aux autres réalisations. Aussi, des relations réciproques entre espace et route apparaissent-elles, et mériteraient d'être cernées afin d'évaluer les possibilités de découvertes paysagères offertes par ce vecteur d'accessibilité qu'est la route.

#### **...qui permet de découvrir le paysage régional**

Les paysages vus depuis les routes pourraient tout simplement être analysés à partir d'un corpus de photographies prises à intervalle régulier. Des résultats issus de cette méthode ont déjà été présentés à plusieurs reprises dans les lignes de cette revue. Ici, une autre méthode a été retenue, qui se fonde sur l'exploitation des systèmes d'informations géographiques. Un modèle numérique de terrain, qui décrit l'architecture topographique du relief, est combiné à une image de l'occupation du sol, qui archive les routes, notamment. Grâce à des programmes informatiques adaptés au problème posé, il est possible de modéliser le paysage visible à partir de tous les points du territoire franc-comtois. Il faut imaginer un observateur fictif qui parcourerait notre région du nord au sud et d'ouest en est et qui, s'arrêtant à intervalle régulier (dans notre expérience, tous les 25 m), calculerait la surface visible, la nature et le nombre des objets vus (bâti, cultures, prés,



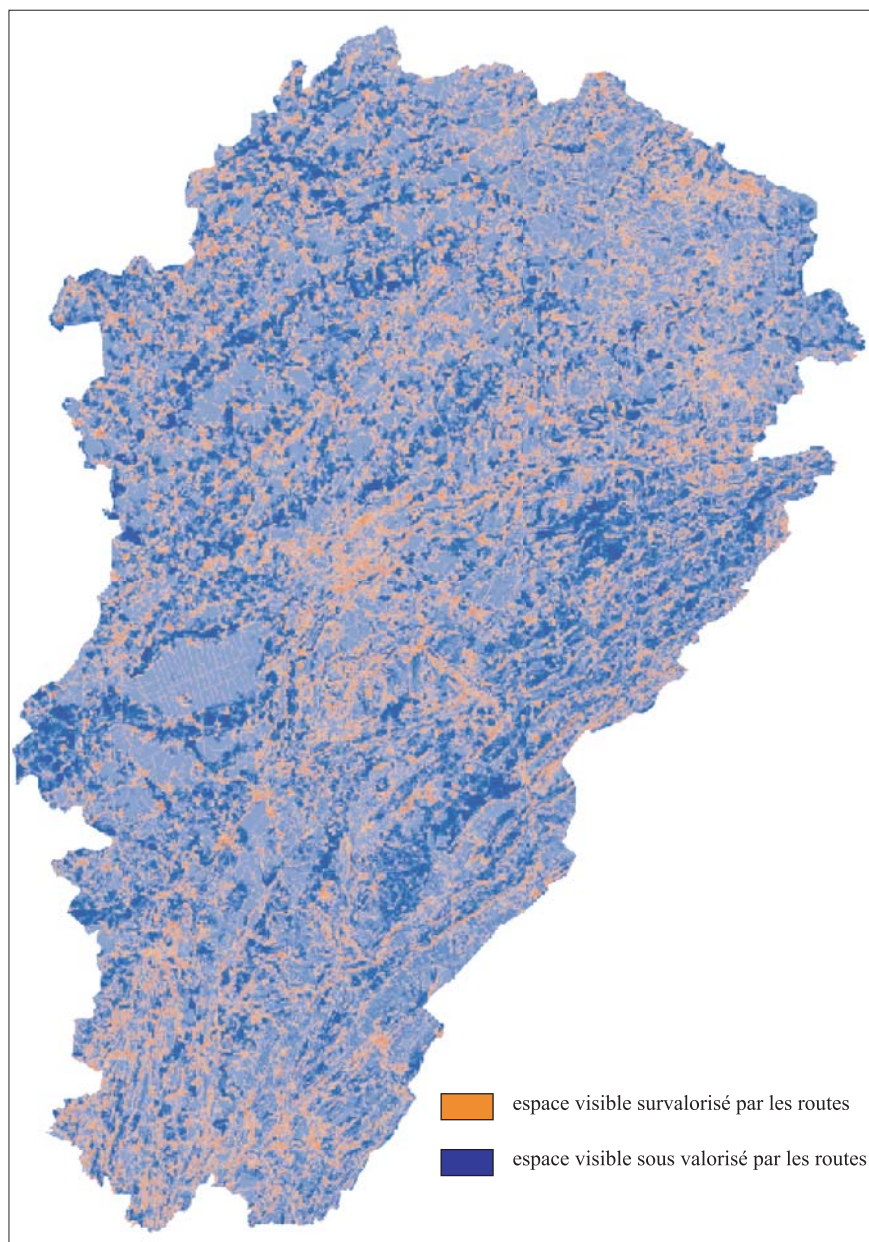
forêts, eau, etc...). Les résultats de ce calcul sont archivés dans des fichiers qui, par la suite, sont présentés sous la forme de cartes.

D'autres expériences ont été engagées. Il est en effet possible de guider notre observateur le long des éléments du réseau routier (départementales, nationales, autoroutes) et de répéter à chaque fois l'opération. Ainsi, apparaîtront de nouvelles images : celles des paysages vus depuis des espaces linéaires cohérents. Les résultats de ces expériences sont comparables les uns avec les autres et tout l'intérêt de la méthode est de montrer quelles sont les distorsions, sur la perception des paysages, imposées par des cheminements différents.

Depuis le réseau routier franc-comtois, l'espace n'est pas vu de manière homogène (fig. 1). Les couleurs claires localisent les lieux les plus visibles depuis les routes, tandis que les couleurs foncées montrent les espaces les moins vus, le noir figurant les espaces qui ne sont pas vus depuis les éléments du réseau routier. Les éléments du relief constituent l'armature des espaces vus : les collines vosgiennes, les plateaux jurassiens, et surtout les vallées telles que celle du Doubs entre Montbéliard et Besançon ou celle de la Loue. Les routes offrent un potentiel de visibilité important, puisque 83 % de l'espace est disponible au regard.

En moyenne, le paysage vu depuis le réseau routier est composé par 50 % de feuillus et 23 % de prés. Cette composition reste sensiblement la même que celle des espaces vus depuis l'ensemble de la Franche-Comté. Elle correspond à l'occupation du sol dans la région

Fig. 2 - Espaces visibles survalorisés ou sous valorisés par les routes



(44 % de bois, 24 % de prés). Les espaces visibles depuis les routes ont donc une composition analogue à celle des espaces visibles depuis l'ensemble de la Franche-Comté. On peut tout de même relever une légère survalorisation des espaces bâtis vus depuis les routes, ce qui semble tout à fait naturel, puisque ces dernières, desservant villes

et villages, passent de manière répétée à proximité de lieux artificialisés (fig. 2). Entre les différents types d'infrastructures linéaires, les écarts ne sont pas importants. En conséquence, il est possible d'affirmer, qu'en Franche-Comté, les paysages visibles depuis les routes sont des vecteurs bien représentatifs des paysages régionaux.

## Paysages recommandés et représentés

Les routes ne sont pas seulement synonymes de viabilité territoriale ; leur pouvoir structurant contribue aussi fortement à la construction d'une image régionale. Pour illustrer l'importance de la route au travers des paysages recommandés et représentés, trois cor-

pus ont été utilisés (fig. 3). Le premier est constitué par les 136 points de vue indiqués par l'IGN sur ses cartes topographiques au 1/250 000. Le deuxième, qui provient de la revue Pays-Comtois, est constitué par 336 photographies géoréférencées déjà présentées dans le numéro 28 d'Images de Franche-Comté. Enfin, le troisième est composé par 277 sites recommandés par le

Guide-Vert, eux-mêmes traités dans le numéro 30 de cette revue. Une comparaison avec la carte des espaces vus depuis les routes permet de constater que 20 % des sites recommandés ou représentés sont très visibles depuis ces dernières. Les lieux présentés par le Guide-Vert semblent être les plus abordables visuellement depuis les routes, à l'opposé, seuls 4,5 % des sites se localisent en zone non couverte par le regard depuis les routes.

Par ailleurs, 80 % des points recommandés se situent à moins d'un kilomètre d'une départementale (18 % pour les routes nationales, 2 % pour les autoroutes). Les résultats sont homogènes entre les différents corpus. Ces résultats sont bien sûr corrélés à la longueur totale de type de voie et à l'écart moyen entre chaque tronçon de route, ce qui favorise fortement les routes départementales qui drainent l'espace régional de manière dense et homogène. Ces quelques indices jouent tout de même en faveur des petites routes qui, nous semble-t-il, devraient figurer en bonne place dans les aménagements paysagers à venir. On constate aussi que les espaces situés à proximité immédiate des autoroutes sont mieux vus depuis les points de vue IGN, que la revue Pays-Comtois a tendance à favoriser l'accessibilité paysagère depuis les routes nationales et que le Guide-Vert met en avant les paysages proches des routes départementales. Chaque source d'information présente donc une approche différente, ce qui reflète bien les nombreuses possibilités offertes par le réseau routier franc-comtois quant à leur potentiel de découverte paysagère ■

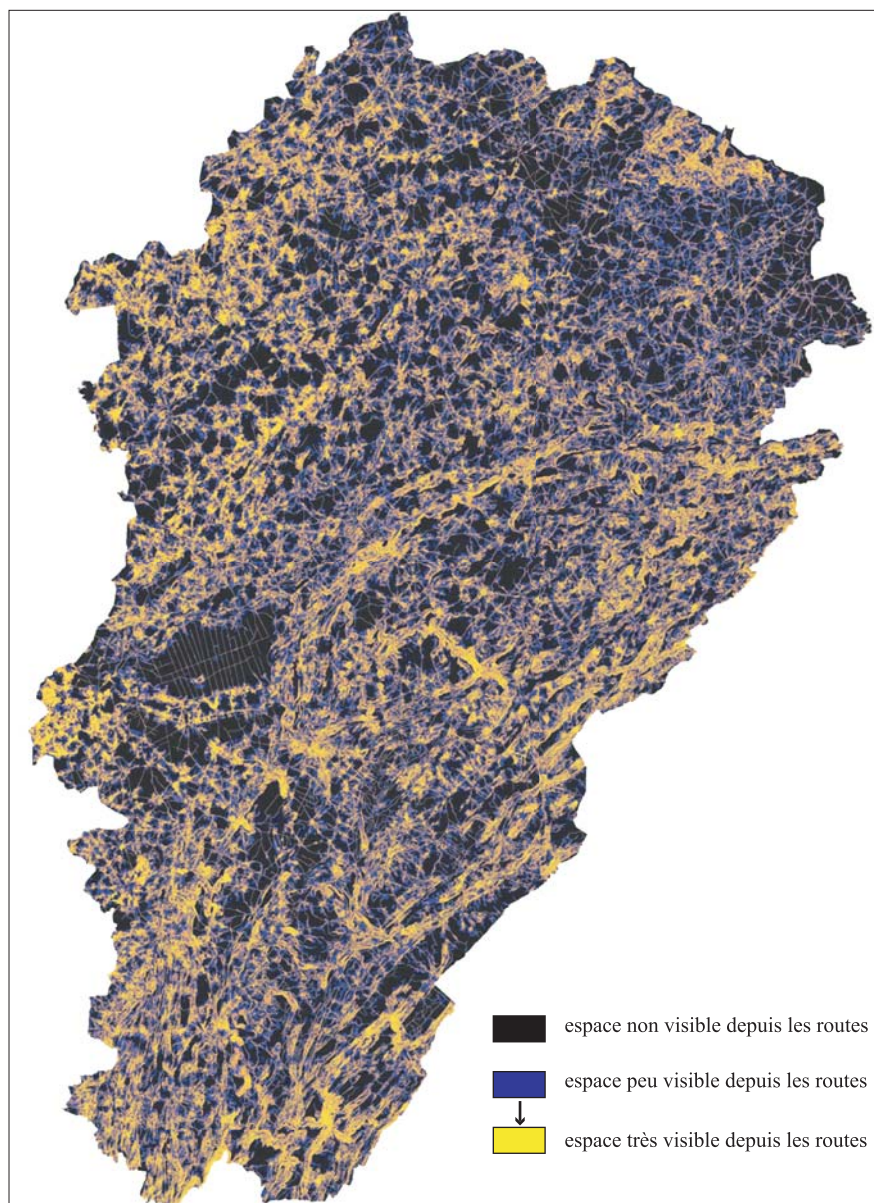


Fig. 3 - Une relation importante entre les espaces visibles depuis les routes et les paysages recommandés